

ПЛІКУС І.Й.

кандидат економічних наук, доцент

СЛОБОДЯНИК Ю.Б.

БАЛАНС ІНТЕРЕСІВ: КРИТЕРІЙ РАЦІОНАЛЬНОСТІ ФІНАНСОВИХ ВІДНОСИН

У статті наведено характеристики інтересів суб'єктів ринку автотранспортних послуг, представлена модель підтримання балансу інтересів в системі «держава-автотранспортне підприємство - споживачі послуг» та запропоновано баланс фінансових потоків в сфері автотранспортного процесу. Пропонується визначити засади раціонального управління фінансово-грошовими потоками на основі використання теорії раціонального вибору.

Ключові слова: автотранспортне підприємство, економічні інтереси, баланс інтересів, баланс фінансових потоків, раціональність

Considering the financial ratios, which develop in a society between carriers of economic interests of the basic subjects of economy, it is possible to specify, that less attention is significant is given to a rating of efficiency of these ratios, that is it is necessary to put of a question on rationality of their construction. The production of a problem about necessity of construction of the rational ratios permits more deeply to examine character of the ratios, which arise between the subjects of economy to define positive and negative factors, which influence their development to class these ratios. For definition of rationality of the financial ratios we were the used basic situations of the theory of rational choice and the balance of financial streams in sphere of the motor transportation process is offered which can be used at development of the mechanism of the balanced development of economic interests.

Keywords: motor transportation firm, economic interests, coordination, balance of interests, balance of financial streams.

Необхідність дослідження фінансових відносин на рівні «держава - автотранспортне підприємство – споживачі послуг» зумовлена потребою негайного усунення істотних розбіжностей між умовою фінансового забезпечення стабільної роботи автотранспортних підприємств та фінансовими можливостями економіки в цілому. Проте, як свідчить аналіз економічної літератури, існують суттєві розбіжності у визначенні наукового поняття фінансові відносини, яке в системі концепції фінансів автотранспортного підприємства відіграє особливу роль і посідає важливе місце. Райзберг Б.А. та інші вчені під фінансовими відносинами розуміють економічні зв'язки, взаємодії, відносини в грошовій формі¹. Е.І.Бородіна відмічає, що фінансові відносини з'являються тільки тоді, коли на грошовій

¹ Райзберг Б.А., Лозовский Л.М., Стародубцева Б.А. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

основі відбувається формування власних засобів підприємства, запозичених джерел, розподіл доходів і їх використання на цілі розвитку підприємства². Опарін В.М. розуміє під фінансовими відносинами грошві потоки, рух вартості від одного суб'єкта до іншого, яке характеризує обмінні, розподільні та перерозподільні процеси³.

Своєрідність фінансових відносин, з точки зору їх раціональності, досліджена нами у роботі⁴. Тому для визначення раціональності фінансових відносин в системі «носії інтересів – автотранспортний процес» на рівні «держава - автотранспортне підприємство» нами використовуються основні положення теорії раціонального вибору (ТРВ), що дає змогу сформулювати визначення його сутності. «Раціональність – це ідеальний (абстрактний) тип реальності, який дозволяє сформулювати певні гіпотези стосовно поведінки економічних суб'єктів, а відтак і прогнозувати їх можливі відносини між собою»⁵.

Не дивлячись на те, що ТРВ не пристосована для розв'язання конкретних завдань в сфері фінансових відносин і не завжди може оперувати конкретними економічними термінами, її основні положення можуть становити основу для побудови раціональних фінансових відносин в системі «держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг». Використовуючи поняття раціональності в дослідженні фінансових відносин слід враховувати, що вони утворюються в реальній економічній ситуації, реальному суспільному середовищі, впливають на них і змінюють поведінку основних суб'єктів.

Постановка питань щодо раціоналізації управління фінансовими ресурсами на підприємствах і відносинами між суб'єктами господарювання націлює на більш глибоке дослідження характеру фінансів підприємства та

² Бородин Е.И., Голикова Ю.С., Колчина Н.В., Смирнова З.М. Финансы предприятий. – М.: Банки и биржи, 1997. – 176 с.

³ Опарін В.А. Финанси (загальна теорія): Навч. посібник. – К.:КНЕУ, 1999. – 164 с.

⁴ Плікус І.Й. Щодо дослідження категорії “фінансові відносини” / І. Плікус // Матеріали міжнародної конференції “Наука і освіта 2003. – Дніпропетровськ, 20-24 січня 2003р. – т. 21. – С. 42-44.

⁵ Швери Р. Теорія раціонального вибору: универсальное средство или экономический империализм Р. Швери // Вопросы экономики. – 1997. - №7. – С.35-52

факторів, що позитивно впливають на раціоналізацію фінансово-грошових потоків.

Суб'єкти господарювання (автотранспортні підприємства), як носії фінансових відносин, повинні враховувати реальну ситуацію в якій вони працюють і корегувати свої рішення стосовно попередніх цілей. Вони в своїх рішеннях щодо фінансово-господарської діяльності керується чинною законодавчою базою, яка регламентує їх діяльність. Таким чином, раціональність поведінки суб'єкта господарювання буде спрямована на досягнення власної мети в межах дотримання встановлених державою вимог до його діяльності. Більш того, держава визначає параметри поведінки основних суб'єктів економіки (з якими автотранспортне підприємство знаходиться у фінансових відносинах), спонукаючи їх дотримуватись певних правил у взаємовідносинах. В більшості випадків для суб'єктів економіки з боку держави виставляються певні обмеження матеріального і фінансового характеру: вимоги до раціональності використання природних, сировинних, енергетичних та інших ресурсів; бюджетні обмеження; обмеження в часі тощо. Із економічних і правових позицій такі обмеження можуть носити формальний і неформальний характер. Формальні обмеження базуються на законах, які прийняти у суспільстві; неформальні обмеження найчастіше пов'язані із традиціями, культурними надбаннями нації, звичками. Якщо такі вимоги не суперечать інтересам підприємства, останнє намагається їх дотримуватись. Якщо вимоги держави є надто жорсткими, суб'єкти господарювання, намагаючись вижити, йдуть на порушення чинного законодавства. Саме такі процеси характерні в теперішній час для України. Високий рівень податків, а також часті зміни в податковій політиці спонукають суб'єктів господарювання до зниження результатів господарювання, бартерних операцій, ухилення від плати податків тощо. В свою чергу, контролюючі державні установи, до функції яких входить контроль за своєчасністю і повнотою сплати податків, докладають багато зусиль на пошук прихованих

результатів господарювання, порушень чинного законодавства. В цілому це призводить до втрат ефективності господарювання, нерациональної поведінки.

Пошук раціональності фінансових відносин на рівні «держава – автотранспортне підприємство» слід шукати в напрямках створення з боку держави необхідних умов для забезпечення ефективності функціонування суб'єктів господарювання; посилення відповідальності суб'єктів господарювання за своєчасність і повноту прийнятих у державі законів, норм господарського права. Успішне розв'язання цих різноспрямованих завдань залежить від узгодженості інтересів. Необхідність цього обумовлюється різноманіттям видів ефектів (економічних, фінансових, соціальних, екологічних тощо), що виникають під час реалізації будь-якого заходу в сфері автотранспортних послуг. Але водночас виникає проблема виявлення можливості поєднання інтересів суб'єктів ринкового середовища (господарства).

Проведений аналіз інтересів (табл.1) дає можливість розробити механізм підтримання балансу інтересів та вигод трьох сторін (суспільства, автотранспортного підприємства і споживача), що одержує кожна зі сторін .

Таблиця 1

Характеристики інтересів суб'єктів ринку автотранспортних послуг

Інтереси	Характеристика інтересів	Шляхи забезпечення
1. Держава		
а) соціальний ефект	Забезпечення доступності послуг для соціально незахищених категорій громадян	Введення пільг, зобов'язання АТП перевозити пільговиків
	Збереження маршрутної мережі незважаючи на прибутковість або збитковість рейсів; збільшення обсягу значимих для суспільства автопослуг	Розробка програм на зразок “Сільський автобус”, “Шкільний автобус”
	Забезпечення регулярності руху на маршрутах	Введення ліцензійних умов та конкурсів
	Контроль за цінами на автопослуги, підтримання їх на стабільному рівні	Регулювання тарифів шляхом обмеження рентабельності та встановлення граничного тарифу

Інтереси	Характеристика інтересів	Шляхи забезпечення
	Контроль за якістю та безпекою послуг	Законодавче та нормативне регулювання ринку автопослуг, контроль над перевізниками
б) економічний ефект	Зростання економічного потенціалу АТП призводить до збільшення доходів держави за рахунок росту податкових надходжень	Підтримка АТП; впровадження концепцій по розвитку галузі, розробка схем фінансування
2. Автотранспортне підприємство		
а) соціальний ефект	Не зацікавлено, оскільки в умовах ринку відсутня відповідна мотивація	-
б) економічний ефект	Забезпечення максимального прибутку та підвищення рентабельності від реалізації послуг	Відсутність жорстких тарифних обмежень з боку держави, можливість розробки власної цінової політики, проведення маркетингових досліджень ринку
	Забезпечення відтворення рухомого складу	Розробка схем фінансування капітальних вкладень (кредити, лізинг, тощо)
	Збільшення обсягу реалізації послуг	Покращення якості та надання додаткових послуг споживачам
3. Споживачі автотранспортних послуг		
а) соціальний ефект	Наявність регулярного сполучення з самими віддаленими населеними пунктами	За наявності державного контролю над галуззю
	Стабільність ціни за проїзд	За наявності державного контролю над галуззю
	Гарантія безпеки перевезень, відповідність встановленим нормам та правилам	За наявності державного контролю над галуззю
б) економічний ефект	Мінімальна ціна автотранспортних послуг	За наявності згоди перевізника або примусу з боку держави
	Збалансованість ціни та якості послуг	За наявності можливостей перевізника

Таким чином, як бачимо із таблиці 1, держава відіграє провідну роль в формуванні та регулюванні ринку автотранспортних послуг. Тобто від того, як побудує держава відносини з суб'єктами транспортного ринку залежить сценарій подальшого розвитку галузі в цілому. Сьогодні становище в галузі не зовсім зрозуміле: майже повне роздержавлення автотранспортних підприємств, створення умов для конкуренції (тобто перехід до ринкових методів регулювання) ніяк не узгоджується з жорсткими адміністративними методами – регулюванням тарифів, зобов'язанням перевізників безкоштовно

перевозити пільговиків без належної компенсації, яка становить лише 20% від обрахованої та ін.

Якщо з огляду на соціальну функцію автотранспорту, держава залишає за собою право жорсткого втручання та контролю в процес реалізації послуг, то, по-перше, не має сенсу в масовому роздержавленні підприємств автотранспорту; а по-друге, фінансове забезпечення діяльності АТП повинне повністю здійснюватися за рахунок держави. Саме за таким сценарієм розвивається пасажирський автотранспорт в розвинених країнах. Наприклад, в США дотується близько 35% витрат пасажирського транспорту, а у Фінляндії плата за проїзд не перевищує 50% витрат автопідприємств⁶.

Сьогодні наша держава не в змозі фінансувати пасажирський автотранспорт в необхідних для його сталого функціонування та подальшого розвитку розмірах. Тому треба дозволити працювати ринковим механізмам регулювання, залишивши за собою право контролю. Основою може стати розробка законодавчої та нормативної бази для забезпечення балансу інтересів учасників транспортного процесу та перегляд функцій держави в підтриманні ефективної роботи пасажирських АТП. Адже існує спільний для всіх учасників процесу інтерес, на базі якого може відбутися збалансування потреб суб'єктів ринку автопослуг, - це подальше існування та сталий розвиток автопідприємств.

Отже, ми пропонуємо модель підтримання балансу інтересів в системі «носій інтересів – автотранспортний процес», використання якої дозволить вирішувати проблеми галузі пасажирських перевезень комплексно, з урахуванням більш впливових чинників (рисунок 1).

Дотримання балансу інтересів дає можливість зняти ряд протиріч і проблем в системі «носій інтересів – автотранспортний процес», виявити суперечності між інтересами основних суб'єктів і обґрунтувати критерії

⁶ Дмитриев Е. Пассажирские перевозки в США // Автомобильный транспорт.- 2002. - №11,12.

раціональності в побудові їх фінансових відносин, а відтак і запропонувати механізми реалізації таких відносин.

Вирішення цієї проблеми потребує кардинальної зміни функції держави щодо забезпечення ефективної роботи автотранспортних підприємств. З цієї точки зору вважається доцільною побудова балансу фінансових взаємовідносин між підприємством і державою.

Під балансом фінансових взаємовідносин підприємства і держави, можна розуміти баланс, який охоплює всі фінансові відносини підприємств і держави в сфері автотранспортного процесу. Цей баланс має блочну структуру (рис.2). Перший блок утворюють фінансові потоки між автотранспортними підприємством і державою за формами їх фінансових взаємовідносин. Другий блок будується за ознакою фінансових наслідків, які виникають з балансу фінансових потоків першого блоку, або інакше – як фінансовий потенціал грошового капіталу автотранспортного підприємства. Другий блок відповідно поділяється на чотири сектори: борги та інвестиції підприємств автотранспортного процесу та держави.



Рис.1. Модель підтримання балансу інтересів в системі «державна – автотранспортне підприємство – споживачі послуг»

Блок 1. Форма фінансових потоків		Блок 2. Фінансові наслідки				
Фінансові потоки від підприємства до держави	Фінансові потоки від держави на ефективне забезпечення діяльності підприємства	Борги		Інвестиції		Сальдо потоків
		Підприємств	Держави	Підприємств	Держави	
Сальдо потоків						

Рис.2. Блок-схема балансу фінансових потоків у сфері автотранспортного процесу

Запропонована модель балансу фінансових потоків у сфері автотранспортного процесу не є досконалою та завершеною. Але вона може бути швидко трансформована в будь-який інший вигляд відповідно до цілей дослідження. Надалі розкриємо можливу структуру запропонованих блоків балансу фінансових потоків. В таблиці 2 представлене перший блок.

Таблиця 2
Баланс фінансових потоків підприємств та держави у сфері автотранспортного процесу (блок 1)

Форма фінансових потоків	
Початкове сальдо взаємовідносин	
Потоки від підприємства державі:	Потоки від держави підприємству:
1. Фіскальні потоки, всього з них: податок на прибуток НДС відрахування до соціальних фондів фінансові санкції та штрафи	1. Фінансова підтримка, всього у тому числі: субвенції субсидії прямі фінансові дотації
2. Потоки на борговій основі:	2. Потоки на борговій основі, всього з них: податкові пільги та кредити бюджетні позики
3. Страхування: - страхові платежі (премії)	3. Страхування - страхові виплати (відшкодування)
Кінцеве сальдо взаємовідносин	

Даний баланс дає можливість виявити кореспондуючі відносини обох сторін, дати рекомендації щодо вдосконалення фінансових взаємовідносин,

прогнозувати об'єм і структуру фінансових ресурсів різних рівнів ієрархії, здійснювати контроль за використанням фінансових ресурсів.

Більшість авторів у роботах з питань ефективності фінансових відносин досліджує визначення економічних інтересів різних суб'єктів економіки, їх суперечності і порівняння між собою та обґрунтованість напрямів, що забезпечують їх єдність. Але зовсім не дослідженою остається раціональність цих відносин. Відносини між державою і суб'єктами господарювання потребують суттєвого вдосконалення в наступних напрямках: підвищення відповідальності за своєчасне і якісне виконання прийнятих зобов'язань як з боку підприємства, так і держави; прийняття компромісних рішень, які сприяють розвитку підприємства, задовольнянню інтересів підприємств і держави в цілому. В своєму дослідженні ми намагалися передати лише загальний напрям проведення реформування галузі пасажирських перевезень. Перелік інтересів в зазначеній нами системі та заходів їх збалансування за бажанням дослідників в подальшому може бути розширений та доповнений.

Плікус І.Й. Баланс інтересів : критерій раціональності фінансових відносин / І.Й.Плікус, Ю.Б.Слободяник // Фінанси України. – 2005.- № 3. – С.118-123.